

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

# Новая Москва

МАРТ 2018 ГОДА

МОСКОВСКАЯ Газета издается с 1957 года  
перспектива

## ПОЕХАЛИ ДОМОЙ!

### ТРАНСПОРТНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ НОВОЙ МОСКВЫ

**Владимир ЖИДКИН,**  
руководитель департамента развития  
новых территорий города Москвы



“ В ТиНАО пришло метро, построены и строятся новые крупные объекты дорожно-транспортной и инженерной инфраструктуры. Темпы и качество строительства, синхронное возведение жилья и создание всей необходимой для комфортного проживания людей социально-экономической среды обеспечиваются прежде всего за счет качественной проработки градостроительных документов, выверенных расчетов и собственно концепции комплексного развития новой Москвы.





СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ «НОВАЯ МОСКВА»

Газета зарегистрирована в Комитете РФ по печати.  
Свидетельство о регистрации № 012265 от 30.12.98 г.

Главный редактор: Авязова Ж.С.  
Ответственный секретарь: Гореловский А.О.  
Литературный редактор: Абаева Л.В. Верстка: Лукьянов М.О.

Отпечатано в ООО «Типография «Миттель Пресс».  
Адрес: 127254, г. Москва, ул. Руставели, д. 14, стр. 6. Заказ № 240.  
Отпечатано 5 марта 2018 г. Общий тираж 102 000 экз.

## В НОМЕРЕ:

### ГОРОД ЭКСПЕРТОВ

Ведущие отечественные урбанисты  
обсуждают пути развития  
транспорта в новой Москве



### «ПЕРСОНАЛКА» XXI ВЕКА



Взгляд в будущее  
пассажирских перевозок

◀ С.6 ▶

### МОСКВА ЗАКАЗЫВАЕТ «ЭКО»!

Отечественные  
электробусы заменят  
традиционные автобусы



◀ С.6 ▶

### КАЛУЖСКОЕ ШОССЕ, 35-Й КМ



«Мы – коренные новые  
москвичи!» – говорят  
о себе жители бывших  
подмосковных деревень

◀ С.8 ▶

### ПЛЮС КУЛЬТУРНЫЙ СТАНДАРТ

О театрах, концертных залах  
и кино в новой Москве



◀ С.11 ▶

### MADE IN MOSCOW



Правительство  
поддерживает  
производителей  
на новых территориях

◀ С.13 ▶

## 02 | проекты решения

# ВЛАДИМИР ЖИДКИН:

## Новые территории раскрывают свои перспективы

За пять лет присоединения новых территорий к Москве достигнуты значимые успехи в деле реализации этого крупнейшего градостроительного проекта. Создается современная транспортная инфраструктура, строится комфортное жилье и социальные объекты, а на очереди – решение еще более грандиозных задач. О настоящем и будущем новой Москвы мы попросили рассказать руководителя департамента развития новых территорий города Москвы Владимира Жидкина.

**В**ладимир Федорович, подводя итоги первой строительной пятилетки в новой Москве, что из сделанного можно назвать самым значимым?

– За этот период нам удалось многое. Построено и введено недвижимости различного назначения общей площадью 11,8 млн кв. м, из них – 8,9 млн кв. м жилья с учетом домов индивидуального жилищного строительства (ИЖС), около 50 социальных объектов, а это школы, детские сады, поликлиники. В ТиНАО пришло метро, построены и строятся новые крупные объекты дорожно-транспортной и инженерной инфраструктуры.

Темпы и качество строительства в ТиНАО, синхронное возведение жилья и создание всей необходимой для комфортного проживания людей социально-экономической среды обеспечивается прежде всего за счет качественной проработки градостроительных документов, выверенных расчетов и собственно концепции комплексного развития новой Москвы.

И комфортное жилье, и отвечающие всем требованиям прекрасные образовательные учреждения, оснащенные самым современным оборудованием объекты здравоохранения, и решение многих неотложных социальных проблем – все это, конечно, не может не радовать. В преобразование новых территорий вложено 750 млрд руб., причем львиная доля из них – порядка 600 млрд руб. – внебюджетные средства. Так, из 30 детских садов 24 построены за счет инвесторов. И сейчас в стройке одновременно находятся 21 детский сад, 14 школ на 7375 учащихся. Всего же в этом году сдастся 15 социальных объектов.

– То, что около 2/3 социальных объектов построено за счет внебюджетных средств, – результат усилий столичной власти, в частности, вашего департамента?

– Надо признать, что первоначальный период развития новой Москвы был довольно сложным, в том числе и для инвесторов. Инвестировать значительные средства в долгосрочные, масштабные проекты без ясного представления об общей стратегии развития, конечно, было рискованно. Но политика взаимного доверия и ответственности городских властей и инвесторов принесла свои результаты. Построил, к примеру, инвестор прекрасный жилой комплекс плюс всю сопутствующую инфраструктуру – радость покупателям-новоселам, ввел офисно-деловой центр – тут же находятся арендаторы, ввел новую школу или детсад – сразу они заполняются счастливыми юными хозяевами и их воспитателями, которые

8,9 млн м<sup>2</sup>

ЖИЛЬЯ  
ЗА 5 ЛЕТ



## ПРАКТИКА НОВОСЕЛИЙ:

10.1 млн м<sup>2</sup>



СОБСТВЕННОЕ ЖИЛЬЕ

53



СОЦИАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ

3.1 млн м<sup>2</sup>



БИЗНЕС-ПРОСТРАНСТВО

# ДОМОЙ, В НОВУЮ МОСКВУ

для молодых, смелых, энергичных современных людей

получают интересную работу. Такой ход событий благоприятно сказался и на объемах продаж жилья.

Нынешний год можно считать для инвесторов переломным в психологическом смысле. Теперь нет никакой неопределенности. Все дело в том, что утверждены территориальные схемы развития ТиНАО, Генеральный план, а также Правила землепользования и застройки (ПЗЗ), а это дает и новоселам, и властям, и инвесторам совершенно четкое представление о реальных перспективах развития новой Москвы на многие годы вперед. Например, мы уже сейчас знаем, что к 2035 году, в соответствии с параметрами Генплана, предусмотрена возможность размещения на этих территориях до 300 дошкольных образовательных учреждений, 110 школ, 125 объектов здравоохранения.

Будущее вполне осязаемо и понятно: разработано и утверждено девять проектов планировки территорий, восемь из которых разработаны инвесторами. Еще 44 проекта планировки территорий – в стадии разработки, причем 17 из них прошли процедуру публичных слушаний. Все эти документы – гарант прозрачного и понятного будущего на длительный период. Этого ждали инвесторы. Они готовы к взаимовыгодному партнерству. Кстати, на Мюнхенском форуме свою готовность участвовать в реализации крупнейшего в Европе проекта «Большая Москва» проявили европейские, турецкие, китайские компании. Надеюсь, в ближайшее время наши контакты продолжатся уже подписанием конкретных контрактов.

**– Какого типа рабочие места создаются в новой Москве?**

– В момент передачи этой территории столице в 2012 году здесь было чуть больше 80 тысяч рабочих мест, а за пять лет созда-



но 102,7 тысячи. В сфере потребительского рынка рост мест приложения труда составил около 33 тысяч, в строительстве – 21 тысячу, в логистике – 20 тысяч. Широкий спектр введенной в новых округах недвижимости позволяет создавать рабочие места в социальной, строительной сферах.

Москвичи могут прийти работать в логистические центры, в торговлю или IT-отрасль, которая представлена различными компаниями. Если еще пять лет назад торговля занимала порядка 42% в структуре занятости, то сейчас этот показатель снизился до 36,5%. А это означает, что помимо тор-

говли открываются рабочие места и в других сферах, в том числе в высокотехнологичных производствах.

За пять лет реализованы крупнейшие инвестиционные проекты новой Москвы в сфере коммерческой недвижимости: офисный парк Comcity, бизнес-парк «К-2», комплекс «Новомосковский», «Фуд Сити», первая очередь административно-делового и учебного центра G10, административно-деловой центр в Коммунарке и ряд других. У людей появилась достойная и хорошо оплачиваемая работа, а в бюджет города пришли 30-миллиардные налоговые поступления.



**ПОЛИТИКА  
ВЗАИМНОГО  
ДОВЕРИЯ  
И ОТВЕТСТВЕН-  
НОСТИ  
ГОРОДСКИХ  
ВЛАСТЕЙ  
И ИНВЕТОРОВ  
ПРИНЕСЛА СВОИ  
РЕЗУЛЬТАТЫ**

◀ С. 4 ▶

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

## 2012–2018





## 04 | проекты решения

## ВЛАДИМИР ЖИДКИН: ДОМОЙ, В НОВУЮ МОСКВУ

◀ **С. 3** ▶ Жизнь в новой Москве обрела новое содержание. Как заявил мэр Москвы Сергей Собянин, к 2035 году в новой Москве появится порядка 1 млн рабочих мест – в основном за счет строительства технологических парков и объектов инфраструктуры. Если говорить более точно, то не менее 60% новых рабочих мест будут высокотехнологичными. Курс на достижение этого результата стабилен, нам удастся ежегодно увеличивать число вновь создаваемых рабочих мест на 20–25 тысяч.

– **Каковы планы создания технопарков на новых территориях? Насколько заинтересованы в этом инвесторы?**

– На территории ТиНАО в ближайшие несколько лет запланировано строительство как минимум десяти технопарков общей площадью 100 тыс. кв. м. Для мотивации строительства технопарков существуют различные льготы и преференции, которые должны благотворно влиять на решение инвесторов, помогать им реализовывать успешные проекты.

Вот лишь несколько примеров востребованности современных бизнес-центров и технопарков в новой Москве – офисный парк Comcity класса А в Румянцеве. В 2016 году в Comcity было создано около 9 тысяч рабочих мест. «Ростелеком» арендовал здесь сразу пять этажей, и в новую Москву одновременно переехали 4,5 тысячи сотрудников компании.

Еще один объект в Румянцеве – деловой квартал Neopolis, расположенный рядом с аэропортом «Внуково», стал первым в России бизнес-парком, реализованным согласно концепции lifestyle. Этот формат включает не только все необходимое для ведения бизнеса, но и полноценную комфортную среду для арендаторов и сотрудников – более 3 тысяч специалистов.



В индустриальном парке «Индиго» в деревне Николо-Хованское уже разместили производства, офисы и склады более 50 резидентов. Количество рабочих мест, созданных в «Индиго», может достичь 10–12 тысяч.

– **Какие образовательные кластеры планируется разместить в новой Москве?**

– Мэр неоднократно говорил о том, что на территории новой Москвы будут строиться новые образовательные кластеры. Один из них – школа на 2,1 тысячи мест в деревне Летово, которая откроется уже в 2018 году. Комплекс возводится на территории поселка Сосенское. Рядом будут построены четыре общежития на 560 человек и три общежития для преподавателей. Сегодня интерес к этой школе огромен – конкурс на поступление составляет 30 человек на место. Убежден, что он еще больше возрастет, если рядом с ним будет построен вуз.

А на территории бывшего полигона «Летово» усилиями ГК «А101» создается спортивный кластер, в который будет вложено 4 млрд рублей. Это будет модный событийный спортивный кластер. Он расположится на 63 гектарах,



**ЭКОЛОГИЯ - ЭТО ПЕРВОЕ, ЧТО ЗАСТАВЛЯЕТ ГОРОЖАН ЗАДУМАТЬСЯ О ПЕРЕЕЗДЕ В НОВУЮ МОСКВУ. ВБЛИЗИ МЕСТ ПРОЖИВАНИЯ СОЗДАЮТСЯ РАБОЧИЕ МЕСТА, ПЯВЛЯЮТСЯ СОЦИАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ И УЛУЧШАЕТСЯ ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ**

Из выступления на дискуссии «Транспортный каркас новой Москвы – возможности для работы и бизнеса»



из которых 35 гектаров находится в собственности компании, остальная часть приходится на лесные массивы, принадлежащие городу. Во всепогодном кластере будут чередоваться зимние и летние виды спорта – горнолыжные трассы, скалодром, сноуборд, картинг и т.д.

– **Сохранятся ли в будущем темпы строительства жилья в новой Москве?**

– Сергей Собянин поставил задачу развивать новые территории исключительно комплексно. Строительство ведется пропорционально во всех сегментах, включая возведение многоэтажных домов, среднеэтажных, малоэтажных, домов ИЖС. Примерно 30% строящегося на присоединенных территориях жилья будет малоэтажным. Такой подход позволяет ТиНАО полностью интегрироваться в градостроительные планы столицы.

Новая Москва участвует и в проекте реновации жилищного фонда столицы: в программу вошли 243 дома. Уже определены четыре площадки для строительства стартовых домов: в поселках Шишкин Лес и Знамя Октября, а также в составе транспортно-пересадочного узла «Мамыри», где можно построить 193,5 тысяч кв. м жилья для переселенцев.

Напомним, что столичные власти гарантировали жителям сносимых пятиэтажек предоставление новых квартир в тех же районах, где они проживали ранее. Мы будем стараться придерживаться этого принципа и в новой Москве. Но необходимо отметить, что новые дома, конечно, будут строиться только в тех местах, где есть необходимая социальная инфраструктура, так что в любом случае жители от переселения только выиграют.

Беседовал Валентин Меркулов, журнал «Столичный Стиль»

## ГОРОД ЭКСПЕРТОВ

Московский центр урбанистики «Город» – это открытая экспертная площадка, созданная при поддержке Комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы и Всероссийского центра изучения общественного мнения для привлечения профессионального сообщества к исследованию вопросов городского развития.

Участниками мероприятий МЦУ «Город» являются представители власти, экспертного сообщества, общественных организаций, СМИ и бизнеса. Заседания проводятся в формате круглых столов с периодичностью один раз в месяц. Тематика таких встреч составляется исходя из соображений актуальности, востребованности вопроса и мнения непосредственных участников.

Экспертные заседания представляют собой выступления нескольких докладчиков, которые обозначают различные аспекты проблемы. Отдельным блоком мероприятия идет открытое обсуждение и обмен мнениями между участниками. Дискуссионная площадка «Город» позволяет рассмотреть в непринужденной атмосфере проблемы развития, строительства и сохранения пространства Москвы.



Владимир ЖИДКИН  
Руководитель департамента развития новых территорий города Москвы



Любовь ЦВЕТКОВА  
Председатель правления Ассоциации инвесторов Москвы



Алексей АРТЕМОВ  
Первый заместитель руководителя департамента науки, промышленной политики и предпринимательства города Москвы



Максим ПЕРОВ  
Заместитель директора Института территориального планирования «Урбаника»



Кирилл РОДИН  
Руководитель отдела по работе с органами государственной власти Управления социально-политических исследований ВЦИОМ



Тимур БАШКАЕВ  
Урбанист, руководитель архитектурной мастерской АБТБ

# СТАТЬ РАВНОПРАВНЫМИ ПАРТНЕРАМИ

Председатель правления Ассоциации инвесторов Москвы Любовь Цветкова о формах сотрудничества

Рассуждать, важна ли для инвестора или девелопера развитая транспортная инфраструктура на привлекательных для них территориях, – это все равно что сравнивать: лучше быть богатым и здоровым или бедным и больным. Цена недвижимости напрямую связана с развитием транспортного каркаса. Стоимость любого проекта возрастает минимум на 15–20%, если появляется информация, что в ближайших планах рядом с ним намечено строительство линии метрополитена, автомобильной дороги или развязки.

Только развитая транспортная инфраструктура превращает обычную территорию, в данном случае ТиНАО, в инвестиционно-привлекательный проект, рыночный продукт. Без этого условия земля в новой Москве – это всего лишь поверхность: летом зеленая, а зимой белая.

Идеальная ситуация, о которой мы мечтаем: вначале создается транспортная инфраструктура (это вопрос власти), а когда она готова, на территорию приходят инвесторы и частные застройщики. Что для нас важно? Главное – доступная и полная информация о планах правительства Москвы, речь идет пре-

жде всего об Адресно-инвестиционной программе на ближайшие три года.

Вторая важная составляющая – наличие инженерной инфраструктуры. Ресурсоснабжающие организации предоставляют услуги платно, за деньги их можно привлечь на новые территории.

Обладая информацией о планах развития транспортной и иной инфраструктуры, иногда мы понимаем: на определенной территории транспорт не скоро станет доступным. Почему бы наряду с бюджетным финансированием в каких-то случаях не рассмотреть вопрос решения проблемы с помощью одной из форм государственно-частного

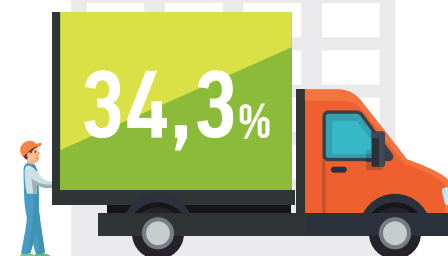
партнерства – концессии. Заключение таких соглашений широко применяется во всем мире, положительная практика применения форматов ГЧП (в том числе, концессии) есть и в столице.

Иногда инвестор, правообладатель тысячи гектаров, готов применять концессионный механизм, работать с банками и т.д., понимая, что город выкупит построенную им транспортную, инженерную, социальную и другую инфраструктуру. И понимая, что если сегодня он не вложится в развитие территории, земельные участки он может просто потерять или осваивать территорию придут уже только его внуки.

## ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ НОВОЙ МОСКВЫ, КОТОРЫЕ УСТРАИВАЮТ МОСКВИЧЕЙ:



БОЛЕЕ ТРЕТИ МОСКВИЧЕЙ, ПРОЖИВАЮЩИХ НА «СТАРОЙ» ТЕРРИТОРИИ, ДОПУСКАЮТ ПЕРЕЕЗД НА ТЕРРИТОРИЮ НОВОЙ МОСКВЫ ДЛЯ СЕБЯ И СВОЕЙ СЕМЬИ



Татьяна ПОЛИДИ  
Исполнительный директор Фонда «Институт экономики города»



Наиль САЙФУЛЛИН  
Директор по развитию АО «Мосинжпроект»



Ольга ЧУДИНОВА  
Генеральный директор Института современной урбанистики



Ирина ИЛЬИНА  
Директор Института региональных исследований и городского планирования НИУ ВШЭ



Сергей ЗЕГЕ  
Доцент кафедры мостов и транспортных тоннелей МАДИ



Андрей ЯЗЫКЕЕВ  
Руководитель региональных проектов Агентства социологических исследований «Столица» (АСИС)



Алексей РАСХОДЧИКОВ  
Координатор проектов Московского центра урбанистики «Город»



Татьяна ШАРОВА  
Руководитель департамента проектного консалтинга компании «БЕСТ-Новострой»



Ирина ДОБРОХОТОВА  
председатель совета директоров компании «БЕСТ-Новострой»

### В ПРЕСС-ЦЕНТРЕ ТАСС

Важнейшие проблемы развития новых территорий обсудили участники панельной дискуссии «Транспортный каркас новой Москвы – возможности для работы и бизнеса», организованной при участии МЦУ «Город».





## 06 | транспорт эволюция

## МОСКОВСКИЙ СТАНДАРТ ЭКОЛОГИИ – ЭЛЕКТРОБУС

27 февраля 2018 года власти столицы и Московской области подписали соглашение о сотрудничестве в целях развития промышленного потенциала Московского региона



ТЕПЕРЬ  
ПО НОЧАМ  
ЖИТЕЛИ  
МОСКВЫ  
НЕ БУДУТ  
ПРОСЫПАТЬСЯ  
ОТ ГРОМКОГО  
ГОЛОСА  
ДИЗЕЛЕЙ

В подмосковном Ликине на автобусном заводе группы «ГАЗ» будет выпускаться электробус для Москвы. В электробусе, разработанном на базе низкопольного автобуса большого класса ЛиАЗ-5292, установлены литий-титанатные батареи, которые обеспечивают ультрабыструю зарядку за 10–18 минут.

Электробус сегодня – это реальный, технологичный в производстве и экологически чистый вид городского транспорта. Главное – у него бесшумный ход. «Теперь по ночам жители Москвы не будут просыпаться от громкого голоса дизелей», – сказал представитель автозавода, представляя новинку Сергею Собянину. Мэр Москвы отметил, что Москва является крупнейшим заказчиком продукции, которая производится на территории Московской области. Только в прошлом году в рамках Госзаказа Москва купила у Подмосковья продукции на 130 млрд рублей.

## Особый интерес – реализовать проект в своем регионе

Доцент кафедры мостов и транспортных тоннелей МАДИ Сергей Зега о стимуле для инвесторов

**Каково преимущество Новой Москвы перед «старой»? Несомненно, в хорошей экологии, и этот плюс комфортной городской среды для многих важнее других параметров. Сегодня сознание народа «зеленеет», особенно молодого поколения – ведь все хотят жить в достойных условиях.**

Поэтому я всецело поддерживаю идею внедрения на новых территориях (где пока не существует сложившейся транспортной инфраструктуры) технологий, связанных с автоматическим персональным транспортом. С точки зрения качества обслуживания это как автомобиль с водителем. В мире такие технологии

уже освоены, есть и отечественные разработки. Они выгодно отличаются тем, что при определенной производительности требуют на порядок меньше капитальных затрат.

Для инвестора реализовать такой проект передвижения по ТиНАО может быть намного интереснее, чем ждать, когда территория будет под-

ключена к общим транспортным артериям столицы. Все виды транспорта, которыми мы сейчас пользуемся и в Москве, и в новой Москве, – это, по моему мнению, XIX век. Пора уже переходить на использование современных достижений, в том числе на автоматизированные системы управления транспортными потоками.

## «ПЕРСОНАЛКА XXI ВЕКА» – НОВЫЙ ВЗГЛЯД

Урбанист, архитектор Тимур Башкаев о скорости и комфорте передвижения и персональном автоматическом транспорте

**Реализуя план развития транспортной инфраструктуры ТиНАО, мы фактически переносим опыт «старой» Москвы на новую территорию. Но у транспортной системы столицы помимо очевидных преимуществ есть и недостатки. Например, станции метро находятся на большом расстоянии друг от друга, как следствие – длинные перегоны. Сеть метрополитена не обеспечивает плотности необходимой для растущего мегаполиса.**

Это обстоятельство обуславливает необходимость создания системы (причем довольно крупной) подвозящего транспорта: автобусы, трамваи, маршрутные такси и т.д. Горожане при этом тратят время на пересадки, ожидание на остановках. Раньше пассажир с этим мирился, но сейчас он хочет, чтобы общественный транспорт быстро и с комфортом доставлял его в точку назначения.

У новой Москвы будут проблемы со скоростным внеуличным транспортом. Даже такой плотности, какая сейчас существует на «старых» территориях, в ТиНАО достичь сложно. Скоростных линий, которые охватят только центральную часть территории, явно недостаточно.

Поэтому, полагаю, что такой глобальный проект, как новая Москва, – это не только повод реализовывать планы, но и помечтать. Мы входим в новый мир, думать о будущем необходимо. Я уверен, что поперечные магистрали и многочисленные хайвеи, которые сейчас активно строятся, лет через 15 не будут востребованы. Количество личного транспорта снизится не в два-три раза, а на порядок. Что же станет заменой? То, что мы раньше рассматривали как фантастику.

Персональный автоматический транспорт – именно то, нужно новой Москве. ПАТ выполняет две функ-

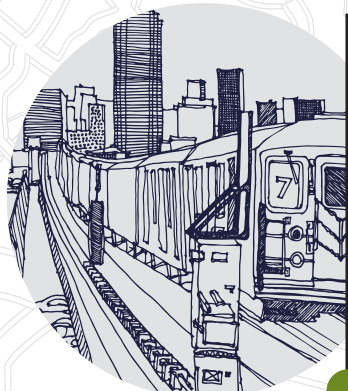
ции: в роли «подбрасывающего» доставляет пассажира из района к станциям скоростного внеуличного транспорта, а также может выступать и в качестве уличного транспорта. В центр города ПАТ входит уже как внеуличный транспорт по выделенным дорогам – над землей либо под землей.

Главное достоинство беспилотного автомобиля – в доставке пользователя «от двери до двери». То есть человек (будь то даже ребенок или бабушка) садится в машину около дома и приезжает ровно в то место, куда ему надо. На одном виде транспорта, без ожидания и пересадок.

Технологическая база для внедрения персонального автоматического транспорта полностью готова. Новая Москва может выступить экспериментальным полигоном для обкатки перспективных видов транспортного обслуживания. Сейчас самое время для старта проекта, устремленного в будущее!



# ПЕРСОНАЛЬНЫЙ АВТОМАТИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ: МИРОВАЯ ИСТОРИЯ



## 1964

Первая концепция ПАТ в книге Дона Фитчера «Персональный автоматический транспорт и город»



## 1967

Старт французского проекта Aramis, который ввиду недостатков программного обеспечения был закрыт в 1987 году

## 1975

Открытие первой системы ПАТ в Университете Западной Вирджинии. Система работает по сей день



## 1970

Демонстрация японского проекта «Контролируемая компьютером система транспортных средств», но проект был признан небезопасным в 1978 году



## 1979

Запуск системы автоматического транспорта в Медицинском центре университета Дьюка



## 1999

Открытие системы ParkShuttle в Роттердаме, рассчитанной на 12-местные автобусы без водителя

## 2011

Запуск сети ULTra в лондонском аэропорту Хитроу. Инновационный транспорт приходится ждать не более 12 секунд



## 2010

Масдар (экогород будущего в ОАЭ) открывает ПАТ-систему, которая станет самой большой в мире (3 тыс. автомобилей)





## 08 | новые москвичи традиции



# Калужское шоссе: среди

На бывших совхозных полях растут многоэтажные дома, но не все жители 293 деревень и



Коренная новая москвичка из деревни Яковлево Надежда Николаевна Фролкина гордится результатами домашнего труда



Многоэтажки в Яковлеве соседствуют с коттеджной и просто дачной застройкой

Корреспондентов «Московской перспективы» пригласили в гости жители деревни Яковлево. Это новая Москва, но не район урбанистической застройки, не дачный поселок, а именно деревня – так она и обозначена на современной карте города.

Мы поехали в Яковлево рано утром на машине. Дорога по Калужскому шоссе, что пересекает всю новую Москву, оставила приятное впечатление – поток в обе стороны невелик. Еще год-два назад здесь были такие пробки, что до МКАД народ добирался по несколько часов! Сегодня таких заторов нет, потому что нет привычных перекрестков – вместо них эстакады, в том числе разворотные. Дорожники работают хорошо: шоссе убрано от снега и льда, надземные пешеходные переходы повсеместно готовы заменить традиционные зебры. На 35-м километре сворачиваем в лес на тоже отличную, но узкую двухполосную дорогу, ведущую в деревню Яковлево – это еще пять километров.

Несколько лет назад жители Яковлево, а также население соседствующих поселков и деревень были заняты сельским хозяйством. Совхоз «Коммунарка» держал здесь несколько тысяч племенных коров. Для работников была организована неплохая жизнь: многоэтажные дома, магазины, клуб, несколько автобусных маршрутов. В полукилометре от девятиэтажек – земельные участки: картошка, капуста, морковка, яблоки, даже виноград – все свое! И вдруг с образованием новой Москвы было принято решение переселить буренок подальше, на Белгородчину. Животные уехали, а животноводы остались. Без привычной работы, с тревогой за будущее.

Рассказывает местный житель Павел Фролкин – работающий пенсионер, квалифицированный электрик:

– Природа у нас замечательная, лес, озера, луга, есть все возможности для жизни, отдыха, спорта.



Павел Тихонович Фролкин, выйдя на пенсию, с удовольствием продолжает работать: он признанный знаток местных электросетей



# НОВЫЕ МОСКВИЧИ ЛОГИСТИКА | 09

Текст: Дмитрий Латышев, Андрей Гореловский. Фото: Полина Наседкина



## НОВЫХ МОСКВИЧЕЙ

поселков, вошедших в Москву, торопятся в них переезжать



В деревне добрососедская атмосфера: здесь все стремятся помочь друг другу



Единственная автобусная остановка: отсюда новые москвичи «едут в Москву»

Молодое поколение яковлевцев, кто поактивнее, перебирается из родительской деревни на урбанизированные территории — к примеру, в Новые Ватутинки, что строятся на противоположной, правой стороне Калужского шоссе. Ипотека здесь относительно недорога...



◀ С. 10 ▶



“

**КАКАЯ КРАСОТА ВОКРУГ!** ЖАЛЬ, ЧТО ИЗ ДЕРЕВНИ В ГОРОД ХОДИТ ТОЛЬКО ОДИН АВТОБУС, И ЖДАТЬ ЕГО ПРИХОДИТСЯ ЦЕЛЫЙ ЧАС. МЫ ОТОРВАНЫ ОТ ПОЛИКЛИНИКИ, КИНОТЕАТРА, ДЕТСКИХ КРУЖКОВ

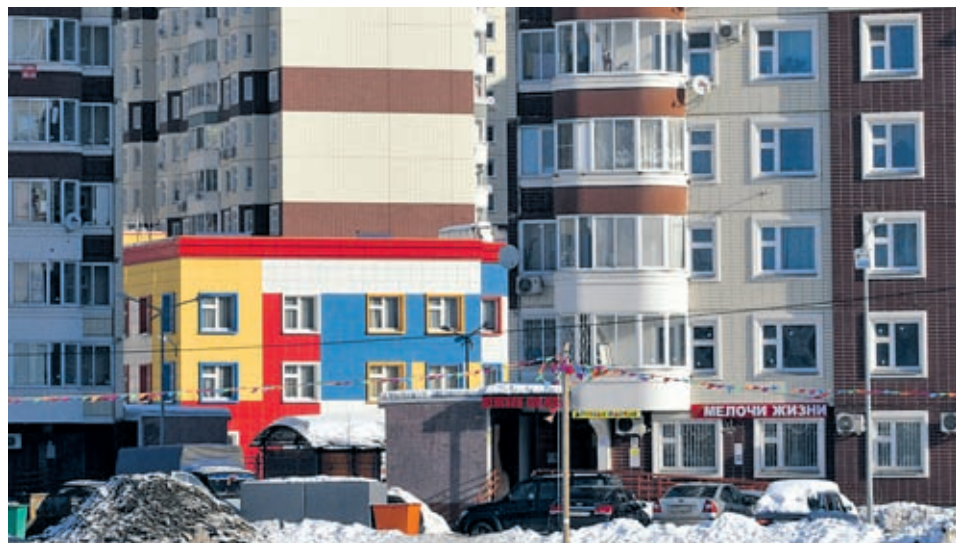




## 10 | НОВЫЕ МОСКВИЧИ НОВОСЕЛЬЯ

Калужское шоссе:  
среди новых москвичей

◀ С. 8 ▶



Фасады школ и детских садов в Новых Ватутинках привлекают яркими тонами и настраивают на позитив

Производства здесь строить не нужно, это нарушит экологическую обстановку. Причем современные заводы предполагают высокий уровень автоматизации, так что большого числа новых рабочих мест мы не получим, только вред природе нанесем. И еще: после развала совхоза работы в деревне стало мало, люди ездят в Троицк или Москву, хотя и здесь, в деревне, кто хотел и стремился, работу нашел...

Полдня проводящий за рулем машины, Павел Тихонович отмечает, что после присоединения к Москве наблюдаются довольно значительные улучшения в транспортной ситуации, особенно это заметно после расширения Калужского шоссе. Однако не все ездят на машинах:

– График движения автобуса неудобен: с семи утра до десяти часов вечера. Автобус один раз в час – этого мало.

И речь не только о работе, но и о культурном досуге. Вот что рассказала супруга Павла Тихоновича, бывший совхозный зоотехник, пенсионерка Надежда Николаевна:

– Чтобы отвезти детей на занятия в кружок, приходится очень много времени тратить. А уж если мы хотим попасть в театр, на дорогу в центр Москвы и обратно уходит больше восьми часов!

Не лучше обстоят дела у коренных новых москвичей и с медицинскими учреждениями, жителям приходится часто и далеко ездить, особенно трудно приходится пенсионерам, не имеющим личного транспорта.

– Таксисты берут по 150–200 рублей только чтобы довезти до Калужского шоссе, даже на московскую пенсию не наездишься...

Дополняет инфраструктурный дефицит отсутствие достаточного количества объектов торговли, а именно сетевых магазинов, поскольку в имеющихся торговых точках, по мнению местных, цены явно завышены.

А что молодежь? В деревне Яковлево, как оказывается, есть две «молодежные» стратегии: первая, как и повсюду в стране, – переселиться в большой город. Вчерашние школьники и студенты бегут «в Москву», хотя по факту – они и так уже в Москве. А вот у поколения 30-летних, делающих карьеру, строящих семьи, – другой взгляд: они покупают жилье в ипотеку в новой Москве неподалеку от родительской деревни! Логика проста: не рвать семейные связи.

Своими планами на будущее поделилась Екатерина, взрослая дочь наших героев. Она юрист, и работает, кстати, в новой Москве:

– В скором времени я собираюсь переезжать в Новые Ватутинки. Здесь создана комфортная городская среда, есть все нужные социальные объекты. Я знаю, что многие собираются туда переселиться. Пока я живу в Яковлеве, но дочку вожу в садик, что в Новых Ватутинках, там же и наша будущая школа...

Коренные жители новой Москвы таким образом хотят сохранить традиционный уклад жизни и максимально воспользоваться благами, которые предоставляет урбанизация. Наверное, в этом и есть уникальные возможности, которые дает новая Москва.

“

МНОГИЕ СОБИРАЮТСЯ ПЕРЕСЕЛИТСЯ В НОВЫЕ ВАТУТИНКИ. ЭТО КОМФОРТНАЯ ГОРОДСКАЯ СРЕДА, ГДЕ ЕСТЬ ВСЕ НУЖНЫЕ СОЦИАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ

СОЦИОЛОГИ  
ОБСУЖДАЮТ НОВОЕ

Сегодня в исследовании общественного мнения жителей новой Москвы сложилась парадоксальная ситуация: из научного дискурса выпал целый пласт жителей – коренное население этих территорий.

1. Программы исследований делят всех жителей на две большие группы: дачники и так называемые переселенцы – те, кто относительно недавно приобрел жилье на территории новой Москвы. Таким образом, мнение коренных жителей, которые проживают в бывших деревнях и селах и являются носителями устоявшейся территориальной идентичности, местных норм и традиций, не представлено в должной степени или даже выпадает из исследований. В итоге программы городского развития практически не учитывают интересы этой достаточно многочисленной и самобытной категории населения.

2. Поскольку значительную долю коренных новых москвичей составляют пенсионеры, ранее занятые в сфере сельского хозяйства, основной отличительной особенностью данной категории является потребность в сохранении устоявшегося уклада жизни, желания «быть на земле», трудиться на приусадебном участке. Вместе с тем они одобряют присоединение к Москве и получение статуса столичных жителей, с удовлетворением пользуются столичными льготами, видят безусловный плюс в развитии транспортной инфраструктуры.

3. Среднее (молодые родители) поколение бывших селян выбирает другую жизненную стратегию. Воспользовавшись ипотекой, они переезжают на урбанизированные территории. Занятым воспитанием детей необходимы соответствующие объекты инфраструктуры в шаговой доступности – поликлиники, детские сады, клубы, кружки и т.д. Но и территориальную близость к родителям им важно сохранить.

4. Молодое поколение (студенчество) больше ориентировано на центр Москвы, но хотело бы иметь возможность посещать деревню, где находится дом бабушки и дедушки, где любимый с детства отдых на природе.



Департамент развития новых территорий города Москвы

Тендер на постройку новой дороги  
в деревню Яковлево пройдет в марте

Между деревней Яковлево и Калужским шоссе в Новомосковском округе в 2019 году построят новую дорогу. В марте департамент развития новых территорий проведет тендер, на котором определят подрядчика, сообщил руководитель ведомства Владимир Жидкин.

Длина дороги составит пять километров. «Она будет современной, четырехполосной. С обеих сторон дороги сделаем тротуары, велодорожки, около жилых строений предусмотрели шумозащитные экраны», – отметил Владимир Жидкин. Кроме того, строители займутся переустройством водопровода, теплосети, сети газоснабжения и линий электроснабжения.



Новый пешеходный переход соединит деревню и город



# ПЛЮС КУЛЬТУРНЫЙ СТАНДАРТ

Координатор проектов Московского центра урбанистики «Город» Алексей Расходчиков о логике новых москвичей

**Результаты социологических исследований и данные статистики девелоперов говорят о том, что присоединенные территории наиболее привлекательны для двух категорий населения. Первая – молодые люди, в основном семьи с детьми, стремящиеся к самостоятельности, вторая – пенсионеры, решившие жить ближе к природе.**

**Н**а решение молодежи приобрести квартиру в новой Москве, несомненно, влияют два главных фактора: низкая цена жилья и наличие достаточной и качественной социальной инфраструктуры (детские сады и школы, поликлиники и т.д.). Эта категория населения активна и мобильна, и может подождать, когда в шаговой доступности появится метро, современный культурный или спортивный центр, парк или другое общественное пространство, то есть сформируется полноценная комфортная среда обитания. Первоочередной вопрос для молодых – наличие работы.

Москвичи в возрасте давно реализовали себя карьерно и профессионально и, чувствуя усталость от мегаполиса, готовы переехать в более спокойную «загородную» обстановку. Их как раз-таки беспокоит вопрос о массовой застройке в месте их будущего проживания.

При этом обе категории одним из главных преимуществ новой Москвы с точки зрения качества жизни считают благоприятную экологию, соседство с лесными массивами. Но и обеспокоенность по поводу ухудшения экологической составляющей присутствует. Критикам проекта присоединения территорий хочется напомнить, что природоохранные зоны (где нельзя вести строительство) установлены в Генеральном плане развития столицы.

А массовая застройка запланирована вокруг уже сложившихся центров новой Москвы.

Одна из главных изначальных задач развития новых территорий заключалась в том, чтобы прекратить хаотичное строительство жилья вокруг МКАД. Бессистемная застройка привела к тому, что вокруг крупной транспортной магистрали появились целые микрорайоны и даже города. А работать жители этих районов продолжали далеко от мест своего проживания. По данным НИИПИ Генплана Москвы, ежедневно утром пересекали МКАД, а вечером возвращались домой около трех миллионов новоявленных москвичей – по количеству жителей это два-три средних субъекта Федерации.

Еще недавно трудовая миграция была неуправляемым и практически нерегулируемым процессом. Новая Москва уже сегодня частично решает эту проблему. Значительная часть ее новоселов находит работу вблизи места жительства, а значит, транспортная инфраструктура самой МКАД и примыкающая к ней дорожная сеть становятся более сбалансированными.

Тем не менее одним из ключевых в стратегии развития новой Москвы по-прежнему остается вопрос создания высокого уровня жизненной среды. Садами, школами, больницами и поликлиниками здесь не ограничиться. Москвичи привыкли посещать театры, музеи, выставочные залы, они привыкли к высокому уровню культурной инфраструктуры и заведений общепита.

Такая ориентированная на жителей среда не создается за один день. Не может она возникнуть и в рамках госпрограммы. Ее создают сотни малых предпринимателей и сами жители, голосуя рублем. Здесь необходимо очень тонкое регулирование и поддержка со стороны государства, в данном случае правительства Москвы.



Департамент науки сегодня озвучил список проектов по поддержке бизнеса – он выглядит классическим для нашей страны, сосредоточен на инновациях и наукоемком производстве. А вот методы поддержки малого бизнеса, ориентированного на услуги населению, пока еще недостаточно проработаны.

Развитие этого направления выполнит ту функцию, которую государство не может реализовать самостоятельно – создаст качественную культурную инфраструктуру для жителей новой Москвы и привлечет на эту территорию коренных столичных жителей. Поэтому мы обязательно будем предлагать такие программы московским властям. При этом надо понимать, что задача создания комфортной городской среды актуальна не только для присоединенных территорий. Массу проблем предстоит решить и в спальных районах Москвы, и в округах, где реализуется программа реновации жилищного фонда столицы.

“

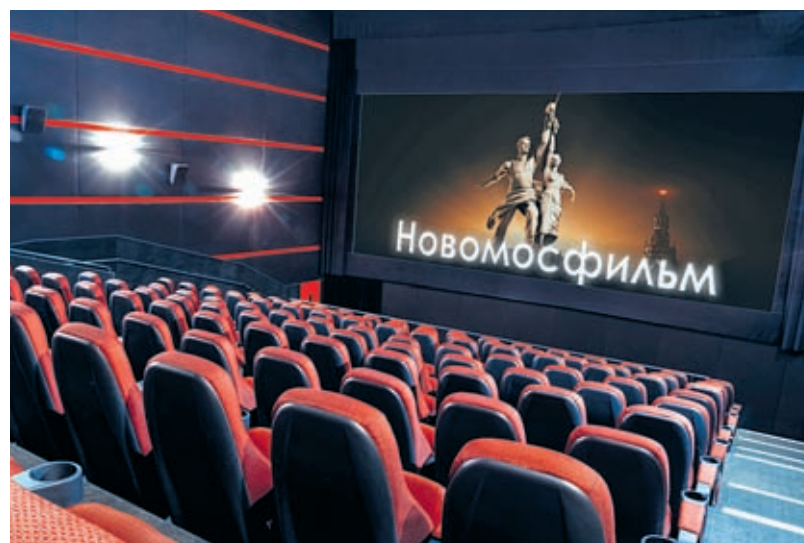
**МОСКВИЧИ ПРИВЫКЛИ ПОСЕЩАТЬ ТЕАТРЫ, МУЗЕИ, ВЫСТАВОЧНЫЕ ЗАЛЫ, ОНИ ПРИВЫКЛИ К ВЫСОКОМУ УРОВНЮ КУЛЬТУРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЗАВЕДЕНИЙ ОБЩЕПИТА**

## ПРЕИМУЩЕСТВА НОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ



■ Лучше, чем в «старой» Москве ■ Хуже, чем в «старой» Москве

По данным ВЦИОМ

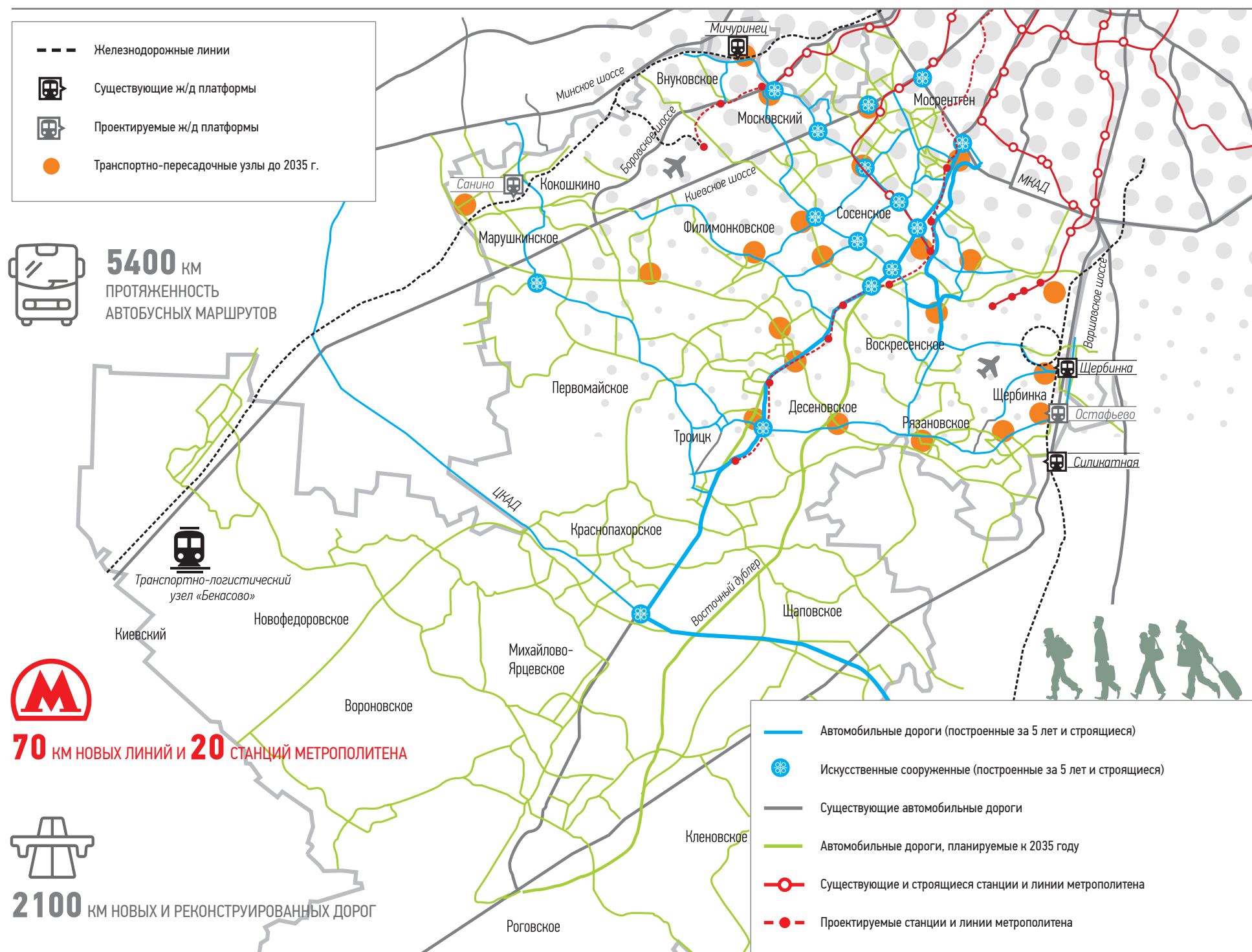


В новой Москве обязательно должны родиться новые культурные бренды!



## 12 | транспорт эволюция

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НОВОЙ МОСКВЫ ДО 2035 ГОДА



## МЫСЛИТЬ И ПЛАНИРОВАТЬ, ОПЕРЕЖАЯ ВРЕМЯ

Директор Института региональных исследований и городского планирования НИУ ВШЭ Ирина Ильина о новациях

Одна из главных идей проекта, ставшего победителем конкурса концепций Московской агломерации, была определена как «московская параллель»: в зоне расширения столицы было предложено создать линейный город.

Территория новой Москвы значительно больше, чем «старая» Москва, освоить ее быстро невозможно. При этом 70% площади ТиНАО занимает «зеленый пояс» города, и линейное освоение

сохраняет этот природный потенциал. Для поиска решений развития новой Москвы должны применяться инновационные подходы. Когда мы говорим о транспортных новациях, которые сейчас здесь внедряются, – это новаторство сегодняшнего дня. А надо реализовывать модели городского развития с прицелом на будущее. Новой Москве нужна скоростная линия железной дороги. Мы имеем все возможности для создания уникальной скоростной магистральной, наподобие беспилотных дорог

в пригородах Токио. Ведь пока большая часть жителей ТиНАО по-прежнему работает в Москве, а проблема загруженности транспортных артерий из-за маятниковой миграции остается одной из самых актуальных. Почему же потенциал привлечения жителей на территории новой Москвы пока невысок? Уже созданы и создаются новые рабочие места, но нужно больше. Многие инвесторы обращаются к нам за консультациями. Мы предлагаем разнообразные инновационные проекты – промышленные,

агропромышленные, туристические и т.д. Но как только потенциальные вкладчики узнают, что срок инвестиционной окупаемости проекта превышает 10 лет, интерес пропадает. Сумма средств на освоение территорий, которую мы вывели в концепции развития Московской агломерации, составляет 7 трлн рублей. Цифра значительная. Важно, КАК распорядиться этими деньгами. Спустя шесть лет после присоединения новых территорий наступил момент переосмысления принципов их освоения.



# MADE IN MOSCOW. ДАВАЙТЕ ПОРАБОТАЕМ!

Первый заместитель руководителя департамента науки, промышленной политики и предпринимательства города Москвы Алексей Артёмов о мерах поддержки производителей

В Москве 12 млн жителей. При таком огромном рынке сбыта мы можем и должны производить товары для населения столицы. Раньше действовала программа по выводу промышленных предприятий за пределы города. Сейчас эта тенденция постепенно снижается, становится важным каждое промышленное предприятие, где создаются новые рабочие места, выплачивается «белая» заработная плата, причем высокая. Эти критерии являются основополагающими, они закреплены в специальном постановлении правительства Москвы.

В новой Москве запланировано создание ряда специальных территорий: промышленных комплексов, технопарков и индустриальных парков. Для потенциальных инвесторов, которые хотят построить в ТиНАО свои производства, правительство Москвы выделяет средства из бюджета, а также разработало системные и актуальные меры поддержки. Особые условия для бизнеса – огромный стимул для развития промышленности.

Во-первых, принято решение о передаче производителям земельных участков без торгов. Такой меры поддержки в городе еще не было! Уже 23 недели для развития промышленности получили одобрение Гра-

достроительно-земельной комиссии. Из них три земельных участка предназначены для уникального производства: специального питания для диабетиков. Новый продукт в рамках импортозамещения будет производиться по швейцарским технологиям.

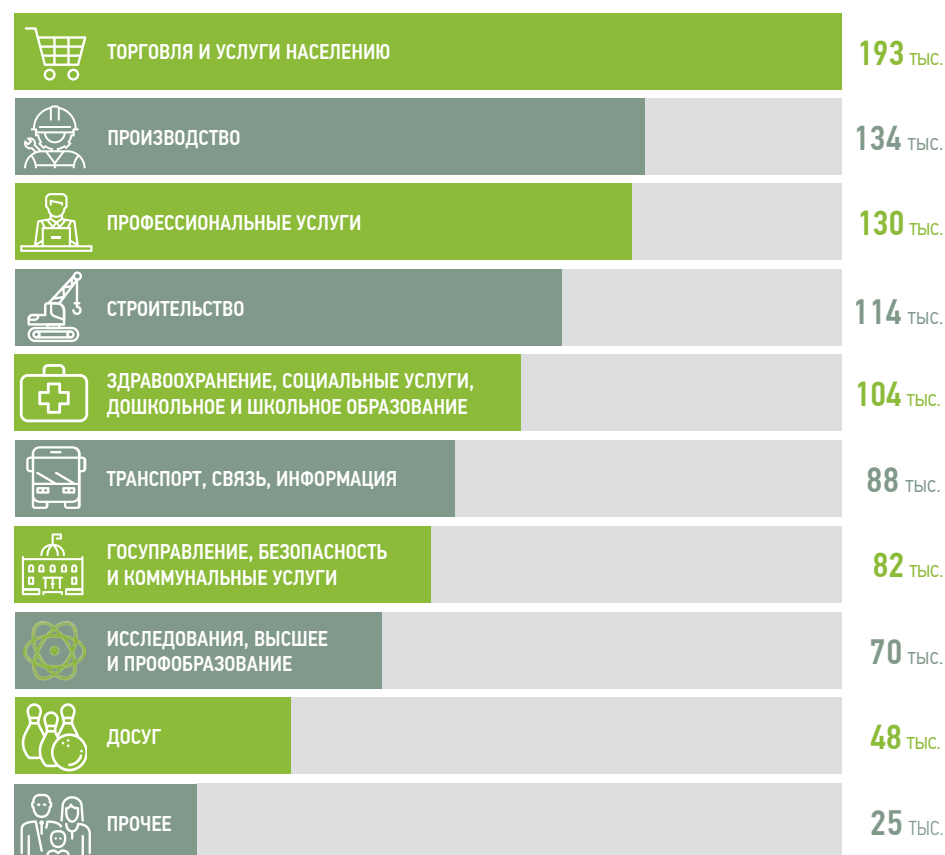
Во-вторых, предусмотрены льготные условия и субсидирование на оснащение производства. Субсидируется также часть затрат на подключение к инженерным сетям: субсидии могут составлять около 50%, а сумма достигать 100 млн рублей. Эта мера поддержки также беспрецедентная – вводится впервые и для ТиНАО вдвойне актуальна – на территории инженерные сети в дефиците.

Разработана и постоянно совершенствуется система налоговых льгот в зависимости от статуса предприятия. Для промышленных комплексов налоговые платежи сокращаются в совокупности на 17%. В случае присвоения предприятию статуса «Технопарк» – на 25%. Если производство будет размещено в особой экономической зоне, налоговые сокращения составят 34%.

Разработан гибкий подход по земельным платежам. Если земля в собственности, то плата снижается на 93%, фактически обнуляется, если земля в аренде у города – снижение составит 0,01% от кадастра.

Офсетные контракты (первый из них был заключен осенью 2017 года)

СОЗДАНИЕ РАБОЧИХ МЕСТ НА ПРИСОЕДИНЕННЫХ ТЕРРИТОРИЯХ (прогноз по отраслям до 2035 г.)



По данным департамента развития новых территорий города Москвы

позволили предприятиям столицы выйти на дополнительные рынки в России и за рубежом. Особо отмечу программу Made in Moscow, в рамках которой предприятиям субсидируется 80% затрат на выставочные мероприятия для проектов, имеющих экспорт-

ный потенциал. Есть наш гарантийный фонд, который выдает поручительства компаниям. За прошлый год уже выдано 9,5 тысячи поручительств на общую сумму более 50 млрд рублей для участия в государственном заказе субъектов малого и среднего предпринимательства.

## ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Исполнительный директор Фонда «Институт экономики города» Татьяна Полиди о ресурсах развития

Экономический рост новой Москвы я вижу как составляющую общего развития всей Московской агломерации. Внутри единой урбанизированной территории существует серьезный потенциал для перераспределения экономических источников между ядром и периферией.

На ядро, то есть на «старую» Москву, приходится 85% ВВП Московской агломерации. Соответственно, на

все остальные территории вокруг столицы, включая новую Москву, только 15%. В этой цифре и заложен потенциал, которому предстоит раскрыться и активизировать новый экономический подъем. Но успешное развитие невозможно без транспортной доступности. Поэтому приоритетны вопросы транспортной связанности новых территорий с ядром столицы, развитие межмуниципального сообщения и внутри муниципалитетов. Как раз-таки в развитии мелкой дис-

персной улично-дорожной сети внутри муниципалитетов может оказаться полезным малый и средний бизнес. Крупные российские города от советского прошлого получили в качестве наследия ассиметричное распределение плотности населения и плотности застройки. Центры низкоплотные, а по окраинам – частокол высокоэтажной застройки. Но как только появляются новые магистрали, соединяющие ядро с периферией, тут же вдоль этих транспортных артерий

возникает высокоэтажная застройка. Если мы все-таки хотим постепенно сдвигать принцип развития территорий в нормальное русло, то необходимо перераспределение плотности и развитие нормальной цивилизованной субурбии – низкоплотной и низкоэтажной, причем параллельно с развитием внутренней плотной улично-дорожной сети. Только так муниципалитеты ТиНАО могут стать более значимыми единицами экономического развития.



# БУДЬ В КУРСЕ!



МОСКВА  
МЕНЯЕТСЯ

ГОРОД, КОТОРЫЙ НЕ СТОИТ НА МЕСТЕ

[WWW.MOSCOWCHANGES.RU](http://WWW.MOSCOWCHANGES.RU)





# НОВАЯ МОСКВА В ОБЩЕСТВЕННОМ СОЗНАНИИ МОСКВИЧЕЙ

ВЦИОМ представляет результаты социологического исследования, проведенного на новых территориях

**Основной поток жителей новой Москвы, которые создают маятниковую трудовую миграцию ежедневно, это жители Новомосковского округа. Это может быть связано с тем, что промышленная инфраструктура Троицкого округа развита лучше.**

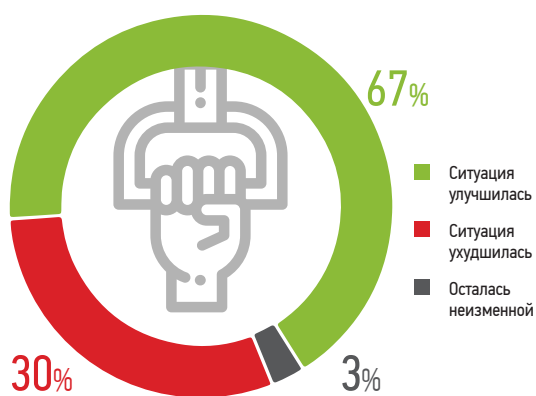
**Б**езусловно, жители ТиНАО видят те изменения, которые происходят. Они склонны оценивать и темпы, с которыми происходят эти изменения,

как достаточно высокие. Но тем не менее мы видим, что социальный запрос на строительство транспортной инфраструктуры сохраняется, и можно смело сказать, что сохранится в ближайшей перспективе. Потому что планы по развитию большие, они реализуются, и совершенно очевидно, что реализовать их в один день не получится. Важно отметить, что новые территории насыщаются автомобилистами. Отдельно можно сказать о том, что рынки труда в ТиНАО в НАО и в ТАО неоднородны, они

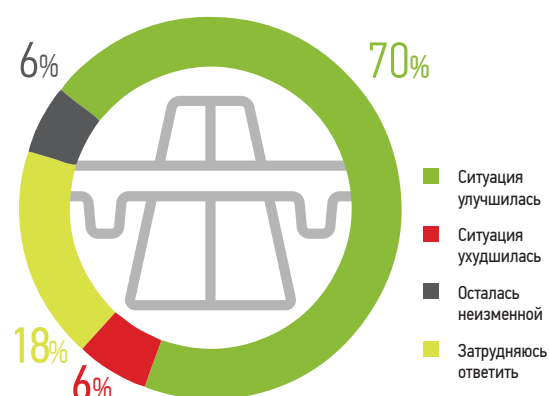
имеют существенные серьезные отличия. В борьбе за экономически активное высокообразованное население у нас пока побеждает Москва.

Стратегии, связанные с удержанием в границах новой Москвы этого сегмента рынка труда, необходимо продумывать. В целом, обращаясь к тем данным, которые есть, можно сказать, что потенциал у «новомосквичей» жить и работать непосредственно в границах ТиНАО достаточно высокий.

КАК ВЫ ОЦЕНИВАЕТЕ ТРАНСПОРТНУЮ СИТУАЦИЮ В ВАШЕМ ОКРУГЕ?



КАК ПРИСОЕДИНЕНИЕ НОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ ПОВЛИЯЛО НА ТЕМПЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ВАШЕМ РАЙОНЕ?



По данным ВЦИОМ

## ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ИЗБАВИТ ОТ ПРОБОК

Учредитель компании «ВТМ дорпроект» Михаил Ткаченко о научном подходе при формировании транспортного каркаса

**Древнее латинское выражение Via est vita означает «Дорога – это жизнь». В современной интерпретации можно сказать так: транспорт – есть жизнь. Именно транспорт при развитии инфраструктуры создает основу разделения труда, формирует специализацию, кооперацию и интеграционные процессы. В конечном итоге полноценное функционирование транспортной системы создает условия для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения страны.**

**О**дна из фундаментальных проблем дорожного движения для водителей – пробки. При создании или значительном реформировании транспортной сети, как это сейчас происходит в новой Москве, можно заблаговременно принять меры, чтобы избежать или минимизировать эту сложность.

Основой грамотного проектирования при формировании транспортного каркаса является комплексный подход

к созданию сети. И основываться он должен на результатах моделирования транспортного потока, сделанного не локально, на одну дорогу, а на комплекс дорог, или, если речь идет об освоении новых территорий, то на развитие целой сети дорог. При таком научном подходе вероятность наличия пробок будет ничтожно минимальной.

Нужно учитывать, что мы находимся в непосредственной близости к исторической территории Москвы, нас связывают магистрали (Калужское и Киевское шоссе) и межмуниципальные дороги. Если Калужское шоссе на сегодняшний день реконструировано и позволяет обеспечить комфортное движение на расчетный период 20 лет, то Киевское работает на пределе пропускной способности. Это является одной из серьезнейших проблем, поскольку реконструировать его дальше некуда. Ведется строительство основных магистральных транспортных линий («хребтовых»), но открытым остается вопрос хордовых связей.

Одним из решений транспортных проблем является перераспределение предпочтений пассажиров в сторону

общественного транспорта. Поскольку предпочтение при формировании политики развития транспортной системы отдается именно этому виду. Таким образом, перераспределив часть обладателей личного транспорта в сторону общественного, мы получим хороший эффект для сокращения интенсивности потока.

При развитии сети дорог нужно в первую очередь озаботиться не об увеличении их пропускной способности, а о грамотном планировании и создании пассажирских предпочтений. Если пассажир сможет комфортно с помощью транспортно-пересадочных узлов добираться до работы и обратно, безусловно, он предпочтет это стоянию в пробках и затратам на личный транспорт – на топливо, ремонт и так далее.

Еще одним важным вопросом формирования транспортной системы является создание парковок. При строительстве транспортно-пересадочных узлов

нужно непременно предусматривать парковки. Самый простой вариант – плоскостные, лучше – многоярусные, которые обеспечат пересадки и возможность двигаться дальше на общественном транспорте, будь то

легкорельсовый уличный или автобусный маршрут. В составе таких узлов в ТиНАО парковки проектируются в обязательном порядке. Рассчитываются они также на основе результатов анализа интенсивности нагрузки на транспортную сеть.

Только комплексный подход к планированию транспортно-коммуникационного каркаса, в том числе с формированием современных ТПУ, станет стимулом для социально-экономического развития новых территорий. От доступности и комфорта транспортной сети зависит гарантия поступления инвестиций, работа предприятий и сферы услуг, условия притока жителей и жизненный уровень каждого горожанина.

**25 тпу  
построят  
в новой Москве  
до 2035 года**



# Строительство как искусство!



 **АРКС**  
Г Р У П П А   К О М П А Н И Й

[www.arks.ru](http://www.arks.ru)

®